

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

06/2022



Warszawski Transport Publiczny

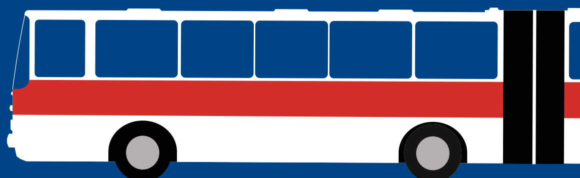


Metrem na Bemowo

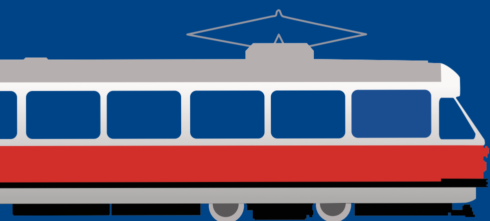
Warszawskie Linie Turystyczne



SEZON 2022
1 maja - 25 września
ZAPRASZAMY



ZABYTKOWE AUTOBUSY LINII 100 I 51



ZABYTKOWE TRAMWAJE LINII 36 I T



PROMY PRZEZ WISŁĘ



PIASECZYŃSKA KOLEJKA WĄSKOTOROWA



STATEK DO SEROCKA



Warszawski Transport Publiczny

www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 WARSZAWA 19115

Drodzy Czytelnicy,

Równo dziesięć lat temu w Warszawie rozgrywane były mecze mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. To była impreza organizowana wspólnie z Ukrainą. Dziś zamiast radosnych, uśmiechniętych kibiców oglądamy obrazy zniszczeń, przerażonych mieszkańców, zmęczonych walką żołnierzy – Ukraina broni się przed rosyjską agresją. Stadion Szachtara w Doniecku, niegdyś arena piłkarskich zmagań, jest zniszczony – rosyjskie bomby spadły na niego jeszcze w 2014 roku. A sam klub od wielu lat błąka się po różnych stadionach rozgrywając swoje mecze. Wojna dosięgła także stadion w Charkowie. W Kijowie i Lwowie piłkarskie areny stoją ale są martwe bo w Ukrainie rozgrywki ligowe zostały zawieszone. Krajobrazy tych miast-gospodarzy Euro 2012 dziś zdominowane są przez worki z piaskiem ochraniające najważniejsze zabytki i budowle. W Warszawie Stadion Narodowy był przez pewien czas miejscem rejestracji i wydawania numerów PESEL uchodźcom wojennym z Ukrainy. I inaczej patrzymy dziś na braterski uścisk Slavka i Slavko – maskotek Euro 2012. Polsko-ukraińska przyjaźń ma dziś zupełnie inny wymiar.

W tym numerze przypominamy tamte mistrzostwa z innej strony – „od kuchni" a właściwie to jednej z nich bo organizacja komunikacji miejskiej była tylko jednym z elementów układanki składającej się na funkcjonowanie miasta-gospodarza w te szczególne dni. Informacje zebraliśmy u samego źródła czyli u osób pracujących przy organizacji transportu. Co ciekawe, pomysły wtedy wprowadzone w życie, są wykorzystywane do dziś, chociażby w czasie imprez masowych na Stadionie PGE Narodowym.

Zaczęły się wakacje i proponujemy wszystkim wycieczki do różnych ciekawych miejsc w Warszawie i okolicy. Oczywiście Warszawskim Transportem Publicznym bo pojazdami z logo WTP można dojechać nawet 40 km poza miasto. W zaplanowaniu trasy pomoże nasza Zielona Mapa, którą można znaleźć na stronie internetowej WTP.

Komunikacyjne wydarzenie roku to otwarcie nowych odcinków metra. Dwie stacje na Woli i Bemowie są już czynne i w tym numerze przedstawiamy nową organizację komunikacji naziemnej. Przygotowaliśmy ją opierając się w dużej mierze na sugestiach i wnioskach pasażerów zebranych w czasie konsultacji społecznych tak aby usprawnić podróże po Warszawie z wykorzystaniem metra i jednocześnie poprawić połączenia między dzielnicami i osiedlami.

A po wakacjach kolejne otwarcie – tym razem trzech stacji na Targówku.

Życzymy przyjemnej lektury



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Warszawski Transport Publiczny w wakacje

Na okres wakacji – od 25 czerwca do 31 sierpnia – zostaną wprowadzone zmiany w warszawskiej komunikacji. Zmienią się rozkłady jazdy kilkudziesięciu linii autobusowych, inaczej będą kursowały tramwaje i metro.

W wakacje Warszawa pustoszeje; to okres urlopów i wyjazdów poza stolicę, czas kiedy dzieci i młodzież nie jeżdżą do szkół i uczelni a życie w mieście wyraźnie zwalnia. Pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego podróżuje mniej osób, dlatego Zarząd Transportu Miejskiego dostosowuje ich liczbę do potrzeb mieszkańców Warszawy. Na dwa letnie miesiące zmienią się rozkłady jazdy dla tramwajów i części autobusów, a kursowanie wybranych linii autobusowych zostanie zawieszone.

Autobusy

W wakacje nie będą kursowały autobusy linii: **130**, **192**, **195**, **196**, **206** (podjazdy do przystanku Wagonownia będą realizowane przez autobusy linii 228), **207**, **302**, 304, 320 (podjazdy do Fortu Radiowo będą realizowane przez autobusy linii 154), **323**, **332**, **339**, **340**, **365**, **379**, **809**, **815** i **E-2**.

Pomiędzy godzinami szczytów komunikacyjnych zostanie zawieszone kursowanie autobusów linii **163**, **188**, **225**, **269** i **411**, a w soboty, niedziele i święta – autobusów linii **188** i **269**. Autobusy sześciu linii nie będą podjeżdżały na wybrane przystanki: **153** – na przystanek Czerwonych Beretów, **163** i **164** – Powsinek, **181** – Cm. Północny (Brama Zach.), **201** – Rodła i Wrocławska, a **L24** – Tabita, Chopina, Pańska, Jasna, Długa i Chylice. Dla autobusów linii: **114**, **142**, **164**, **201**, **211** i **522** zostaną zawieszone kursy realizowane w dni nauki szkolnej i akademickiej.

Zmienią się trasy oraz rozkłady jazdy autobusów linii **121**, **154**, **159**, **228**, **401** i **411**:

121: wszystkie kursy na trasie GWIAŹDZISTA -…- pl. J. Kuronia – J. Słowackiego – Włościańska – METRO MARYMONT

154: dodatkowe podjazdy do przystanku Fort Radiowo w zastępstwie linii 320: STARE BEMOWO – Radiowa – FORT RADIOWO 01 – Radiowa – Kaliskiego -…-P+R AL. KRAKOWSKA

159: CH BLUE CITY -…- Czerniakowska – Chełmska – CHEŁMSKA

228: dodatkowe podjazdy w dni powszednie do przystanku Wagonownia w zastępstwie linii 206: SASANKI -…- Sympatyczna – Potrzebna – WAGONOWNIA 01 – Potrzebna – Świerszcza -…- URSUS-RATUSZ

401: URSUS-NIEDŹWIADEK - …- Wałbrzyska – Rolna – METRO SŁUŻEW

411: wszystkie kursy na trasie METRO POLITECHNIKA – GOCŁAW.

Wakacyjne rozkłady jazdy zostaną wprowadzone dla autobusów linii: **104**, **105**, **106**, **109**, **110**, **117**, **119**, **120**, **125**, **132**, **140**, **141**, **146**, **147**, **150**, **160**, **162**, **170**, **171**, **172**, **173**, **178**, **182**, **186**, **188**, **193** (od 2 lipca), **194**, **197**, **204**, **208**, **209**, **210**, **212**, **221**, **250**, **263**, **319**, **333**, **338**, **402**, **502**, **509**, **511**, **514**, **517**, **518**, **519**, **520**, **521**, **525**, **527**, **704**, **710**, **712**, **713**, **716**, **717**, **723**, **724**, **731**, **735**, **736**, **750**, **850**, **E-1**, **E-9**, **L18**, **L27**, **L43**, **L46**.

Tramwaje

Tramwaje będą podjeżdżały na przystanki ze zmienioną częstotliwością – w godzinach szczytu co 5 lub 10 minut, poza nimi co 7,5 minuty lub co 15 minut.

Metro

Pociągi metra, w dni powszednie rano i po południu, będą kursowały na pierwszej linii co 2 minuty i 50 sekund, a na drugiej co 3 minuty i 30 sekund.

Szybka Kolej Miejska

Dla pociągów SKM będzie obowiązywał rozkład jazdy wprowadzony 12 czerwca. ▪



Zmiany w kolejowym rozkładzie jazdy

Zmienił się kolejowy rozkład jazdy. Wybrane pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1 i S2 kursują przez Warszawę Centralną lub na trasach skróconych, a linii S3 jadą tylko do Wieliszewa. Zmienił się także rozkład jazdy Kolei Mazowieckich. Utrzymane pozostaje wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich.

Zarządca infrastruktury kolejowej – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe - prowadzi przebudowę stacji Warszawa Zachodnia, co ma największy wpływ na kursowanie pociągów linii S1 i S2. Natomiast budowa tunelu w Legionowie oraz remont mostu nad Kanałem Żerańskim w Nieporęcie, powodują istotne zmiany w kursowaniu pociągów linii S3.

Linia S1

Dla linii SKM S1 zostały wprowadzone niewielkie przesunięcia godzin odjazdów i przyjazdów na stacje. Dodatkowo jedna poranna para pociągów kursuje na trasie skróconej Otwock – Warszawa Zachodnia – Otwock. Wieczorem jeden pociąg z Otwocka do Warszawy Zachodniej jedzie przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna z pominięciem przystanków Warszawa Stadion, Warszawa Powiśle, Warszawa Śródmieście i Warszawa Ochota.



Linia S2

Dwa poranne pociągi jadące do Sulejówka Miłosny i jeden późno wieczorny do Warszawy Zachodniej jadą przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna z pominięciem przystanków Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle i Warszawa Stadion. Ostatni nocny pociąg z Sulejówka nadal kończy bieg na stacji Warszawa Wschodnia.

Linia S3

Rozkład jazdy pociągów dla linii S3 zmieni się kilkukrotnie z powodu prac realizowanych na zlecenie zarządcy infrastruktury, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Na stacji Legionowo jest budowany tunel dla pieszych, co spowoduje całkowite wyłączenie z ruchu pociągów kilku torów oraz jednej z krawędzi peronowych. Od 1 lipca rozpoczną się prace modernizacyjne na moście nad Kanałem Żerańskim w Nieporęcie, przez co trasa od Wieliszewa do Radzymina będzie całkowicie nieprzejezdna przez kilka następnych miesięcy. Ponadto, na przełomie czerwca i lipca z powodu dalszego etapu prac przy przebudowie i modernizacji stacji Warszawa Zachodnia, całkowicie wstrzymany zostanie ruch pociągów na odcinku Warszawa Wola – Warszawa Zachodnia.

Honorowanie biletów

Bilety ZTM (wszystkie rodzaje, z uwzględnieniem stref biletowych) oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów (z zachowaniem zasad obowiązujących w pociągach przyspieszonych w ramach oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD") są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinkach:

- Legionowo – Warszawa Centralna (linia lotniskowa);
- Legionowo – Warszawa Zachodnia (przez Warszawę Gdańską);
- Otwock – Warszawa Wschodnia;
- Warszawa Zachodnia – Pruszków;
- Warszawa Zachodnia – Warszawa Główna;
- Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- Warszawa Zachodnia – Warszawa Służewiec;
- Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna.

Pasażerowie z biletami kartonikowymi ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, powinni je „skasować" przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu, w formacie 24-godzinnym, czyli np. 13.03.2022 godz. 06: 55. Osoby posiadające bilety zakodowane na kartach muszą je wcześniej aktywować w pojeździe WTP lub bramce metra. Można to zrobić także, po zgłoszeniu się, u kierownika pociągu.

Bilety Kolei Mazowieckich (do odpowiednich stacji oraz okresowe, sieciowe itp.) są honorowane:

w pociągach SKM linii:

- S1 (na całej trasie),
- S2 (na całej trasie),
- S3 (na odcinku Warszawa Zachodnia peron 9 – Legionowo);

w autobusach ZTM wybranych linii w obu kierunkach na odcinkach:

- 136 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich;
- 154 PKP Wola (Kasprzaka) – Dw. Zachodni;
- 167 PKP Wola (Kasprzaka) – rondo Zesłańców Syberyjskich;
- 178 PKP Wola (Kasprzaka) – rondo Zesłańców Syberyjskich;
- 184 PKP Wola (Kasprzaka) – Dw. Zachodni;
- 186 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich;
- 414 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich;
- 523 PKP Wola (Wolska) – Dw. Zachodni;
- N43 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich.

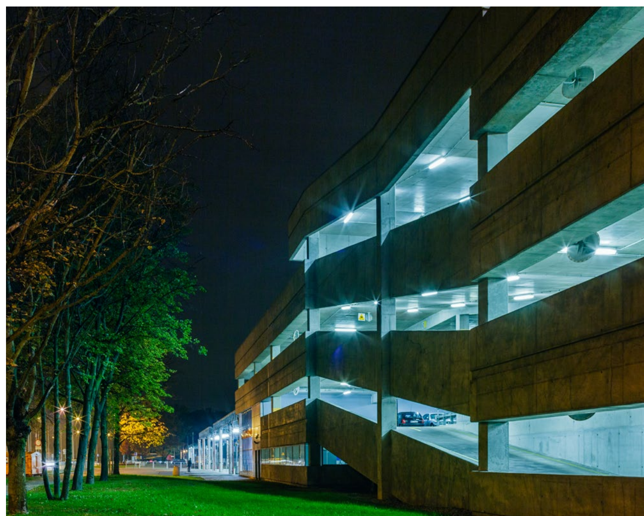
Na Młocinach ekologiczniej

Podpisaliśmy umowę na projekt modernizacji ostatniej kondygnacji parkingu P+R Metro Młociny. Będą tam panele fotowoltaiczne, które zasilą energią elektryczną węzeł komunikacyjny. Prace budowlane planujemy na przyszły rok.

Parking wielopoziomowy P+R Metro Młociny działa od 2008 roku. Po kilkunastu latach użytkowania ostatnia kondygnacja, która jest jednocześnie zadaszeniem obiektu, wymaga generalnego remontu. W 2021 roku wykonaliśmy koncepcję architektoniczną, która pozwoliła nakreślić dalsze kierunki inwestycji.

Planowany na 2023 r. remont chcemy wykorzystać do wybudowania instalacji fotowoltaicznych, które zasilą instalacje elektryczne całego Węzła Komunikacyjnego Młociny. Dzięki temu parking P+R na Młocinach będzie bardziej ekologiczny, a nowe rozwiązania, które chcemy tam zastosować, pozwolą znacznie ograniczyć zużycie energii ze źródeł konwencjonalnych. Wykonawca dokumentacji przygotuje projekt, który umożliwi zamontowanie na najwyższej kondygnacji parkingu trzech systemów fotowoltaicznych (PV) o łącznej mocy ok. 150 kWp (3 x 50 kWp).

Nad częścią miejsc parkingowych powstaną estetyczne zadaszenia, wzorowane na konstrukcjach przewidzianych w równolegle prowadzonym przez ZTM projekcie EKO-Połczyńska. Na nich zostaną zamontowane panele fotowoltaiczne. Dokumentacja projektowa obejmie również wskazania do planowanej wymiany wszystkich opraw oświetleniowych na energooszczędne LED i wdrożenie inteligentnych systemów zarządzających, pozwalających na optymalizację czasu świecenia i jego natężenia. Dzięki takim działaniom, można będzie zaoszczędzić nawet 60 proc. energii elektrycznej, zużywanej dotychczas na oświetlenie węzła.



Jednocześnie na etapie projektowym zostaną rozważone dodatkowe działania proekologiczne. Planowana jest instalacja magazynu energii przechowującego energię elektryczną wyprodukowaną ze słońca oraz montaż pompy ciepła wspomagającej ogrzewanie i chłodzenie w Punkcie Obsługi Pasażera, który jest na dworcu autobusowym Młociny.

Wielobranżową dokumentację przygotuje dla nas Pracownia Architektoniczna Trektura, a koszt jej przygotowania wyniesie ok. 700 tys. zł brutto. Wykonawca ma 250 dni na wykonanie prac projektowych oraz uzyskanie pozwolenia na budowę.

Przedszkole i metro

Komfortowy, parterowy budynek w pełni dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami z nowoczesnymi salami dydaktycznymi – przedszkole rozebrane na potrzeby budowy metra wraca w nowoczesnej odsłonie. Wkrótce do nowej siedziby na Bródnie powrócą dzieci.

Formalnie nie będzie to nowa placówka. Przedszkole mieściło się przy Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 275 im. Artura Oppmana już od lat, jednak pod koniec 2018 r. musiało zostać rozebrane na czas budowy stacji metra Bródno. Wówczas dzieci zostały przeniesione do wydzielonej przestrzeni w budynku szkoły.

– Od 1 września, przedszkolaki zaczną nowy rok szkolny w takiej pięknej i komfortowej przestrzeni – mówi Renata Kaznowska, zastępca prezydenta m.st. Warszawy. – W niespełna rok za blisko 4 mln zł na Bródnie powstał parterowy, klimatyzowany budynek o powierzchni niemal 500 metrów kwadratowych, z salami dydaktycznymi dostosowanymi do potrzeb dzieci z niepełnosprawnościami. Przedszkole integracyjne będzie miało trzy oddziały dla 75 dzieci – dodaje wiceprezydent Renata Kaznowska.

W budynku są oddzielne szatnie dla dzieci i personelu, pokój dla pedagoga specjalnego/psychologa oraz pomieszczenia techniczno-magazynowe. Z każdej sali można wyjść oddzielnym wyjściem na plac zabaw. Dodatkowym atutem jest też dostępny z zewnątrz węzeł sanitarny dla przedszkolaków przebywających na dworze.

Przedszkole zgodne ze standardami

Ponieważ placówka przy ulicy Hieronima to przedszkole integracyjne, w obiekcie przewidziano szereg udogodnień dla osób z niepełnosprawnością, zgodnie z obowiązującymi standardami dostępności. Budynek ma jedną kondygnację, z dogodnym wejściem z poziomu terenu co umożliwia łatwy dostęp i wygodne poruszanie się wewnątrz. Wszystkie posadzki są antypoślizgowe, a przy każdej sali dydaktycznej znajduje się toaleta dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Inwestorem ww. przedsięwzięcia jest Miasto Stołeczne Warszawa reprezentowane przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, w imieniu i na rzecz którego działa Metro Warszawskie Sp. z o.o. w Warszawie. Wykonawcą inwestycji jest Konsorcjum: Gülermak Ağir Sanayi Inşaat ve Taahhüt A.S S.A. oddział w Polsce ul. Grzybowska 80/82 w Warszawie (jako lider konsorcjum), Astaldi S. P. A. Spółka Akcyjna oddział w Polsce ul. Sapieżyńska 10a w Warszawie. Inwestycja jest prowadzona w ramach projektu „Budowa II linii metra w Warszawie – II etap realizacji odcinka wschodniego-północnego, od szlaku za stacją C18 „Trocka" do torów odstawczych za stacją C21".



fot. Maciej Czerski

Na północno-wschodnim odcinku metra powstają trzy stacje: C19 „Zacisze" pod ul. Figara w pobliżu skrzyżowania z ul. Codzienną, C20 „Kondratowicza" przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i Kondratowicza oraz C21 „Bródno" przy skrzyżowaniu ulicy Kondratowicza i Rembielińskiej. Połączą je ponad cztery kilometry torowiska. Za ostatnią stacją powstaje również komora torów odstawczych, która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane będą też trzy wentylatornie. Wykonawca, konsorcjum firm Astaldi i Gulermak, otrzyma za zrealizowanie inwestycji 1 397 895 000 zł. Dokończenie odcinka wschodniego-północnego jest częścią projektu „Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III", który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dla projektu o wartości 3 564 536 216,00 zł przyznano dofinansowanie unijne w wysokości 1 952 151 513,23 zł.

Wiaty zazieleniły się w maju

W maju – w ramach budżetu obywatelskiego 2022 – na pętli Metro Wilanowska na pięciu wiatach wyłożyliśmy rozchodnik. Obecnie mamy w Warszawie już 26 zielonych zadaszeń.

Kolejne warszawskie wiaty zazieleniły się maju. Na dachach pięciu z nich na pętli Metro Wilanowska wyłożyliśmy rozchodnik. Była to inicjatywa mieszkańców, którzy w budżecie obywatelskim 2022 zgłosili projekt „Zielone przystanki Metro Wilanowska".

Rozchodnik jest rośliną, która doskonale sprawdza się w miejskich warunkach i dobrze znosi różnice temperatur. Jest bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, a jednocześnie długo wygląda świeżo i estetycznie.

Jednocześnie ma korzystny wpływ na jakość powietrza. Ogranicza jego zapylenie o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod dachem o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do retencji wody opadowej. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Obecnie pasażerowie WTP mogą się schronić pod 26 zielonymi zadaszeniami. Po raz pierwszy rozchodnik na dachu wiaty pojawił się w 2020 r. Firma AMS – operator wiat przystankowych wyłożyła go na żoliborskim przystanku Ks. Popiełuszki 02. Rozwiązanie sprawdziło się i w kolejnym roku rośliny zagościły na kolejnych 20 zadaszeniach – 15 na Mokotowie, po trzy na Woli i Żoliborzu, po dwie na Pradze-Południe i we Włochach oraz na jednej na Bemowie.



30 drzew na 30-lecie ZTM

Przy okazji jubileuszu Zarządu Transportu Miejskiego przy parkingach P+R posadziliśmy 30 dorodnych drzew. Chcemy także takim gestem podkreślić, że Warszawski Transport Publiczny jest ekologiczny.



Pierwsze drzewa zostały posadzone w pobliżu parkingu P+R Metro Stokłosy, a jedno z nich wkopała w ziemię osobiście Katarzyna Strzegowska, dyrektor ZTM. To lipy brabant i lipy warszawskie. Gatunki nie są przypadkowe. Lipy dobrze znoszą życie w mieście i są zalecane przez Zarząd Zieleni m.st. Warszawy. Pozostałe sadzonki pojawią się na naszych parkingach w Wawrze, Młocinach i Ursusie. Pasażerowie, zostawiający auta na naszych parkingach Parkuj i Jedź i przesiadający się do komunikacji miejskiej, będą mogli w ich cieniu schronić się przed słońcem.

Liczba drzew nie jest przypadkowa - posadziliśmy po jednym drzewie na każdy rok działalności ZTM. Może w skali Warszawy nie jest to liczba wywołująca wrażenie, ale warto pamiętać, że młode drzewka dołączyły do roślin, które już zazieleniają nasze obiekty. Dużo drzew i krzewów rośnie na parkingach P+R, wiele kilometrów torowisk jest wyłożonych trawą lub rozchodnikiem, a ta ostatnia roślina rośnie też na dachach 26 warszawskich przystanków, dając ochłodę ludziom i pomagając owadom.

Zarząd Transportu Miejskiego przykłada wielką wagę do kreowania postaw proekologicznych i dbania o środowisko. Od wielu lat stawiamy na autobusy nisko i zeroemisyjne. Zachęcamy kierowców autobusów do stosowania eco-drivingu, który zmniejsza zużycie paliwa. Tramwaje i pociągi, które są kupowane, mają systemy odzyskiwania energii. Na naszych obiektach montujemy panele fotowoltaiczne i pompy ciepła. Baterie słoneczne pojawiają się też na wiatach przystankowych.

Forum Organizatorów Transportu w Warszawie

W czwartek, 9 czerwca Warszawa była gospodarzem spotkania Forum Organizatorów Transportu. Tematem przewodnim była 30. rocznica powołania Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie oraz plany na kolejne lata. Uczestnicy wzięli także udział w debacie poświęconej zmianom klimatycznym.

Forum Organizatorów Transportu gościło w stolicy 9-10 czerwca. W spotkaniu wzięli udział organizatorzy komunikacji zbiorowej z: Chrzanowa, Elbląga, Gdańska, Katowic, Kielc, Krakowa, Lublina, Łodzi, Olsztyna, Płocka, Poznania, Rybnika, Rzeszowa, Szczecina, Włocławka i Wrocławia. Pierwszego dnia skupiono się na historii ZTM i planach na kolejne trzy dekady. Zorganizowano także debatę, której motywem przewodnim była organizacja transportu zbiorowego przyjaznego środowisku naturalnemu.

Zarząd Transportu Miejskiego został powołany w 1992 roku jako jednostka organizująca i nadzorująca komunikację miejską w Warszawie. O jego historii i licznych zmianach, jakie zaszły w stołecznym transporcie zbiorowym na przestrzeni 30 lat opowiedziała dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska. Skupiła się na działalności przewozowej, systemie biletowym i inwestycjach.

Oferta przewozowa została zdecydowanie rozszerzona – wraz z rozwojem miasta komunikacja miejska była wprowadzana na kolejne jego obszary, co można obserwować szczególnie na przykładzie Białołęki. Wyjazdowi pierwszych niskopodłogowych autobusów 25 lat temu na stołeczne ulice towarzyszyły ogromne emocje. Obecnie wszystkie autobusy i prawie 60 proc. tramwajów to pojazdy z niską podłogą. Ostatnie lata to dynamiczne wprowadzanie na stołeczne ulice autobusów zero- i niskoemisyjnych. Nie sposób także nie wspomnieć o zmianie jaka zaszła na przystankach – różnorodne i często wyeksploatowane wiaty zostały zastąpione nowymi.

Rok 2001 był początkiem nowego systemu biletowego – papierowe bilety z hologramem zastąpiono Warszawską Kartą Miejską i biletami z paskiem magnetycznym. Jednocześnie stale pracowano nad taką konstrukcją taryfy biletowej, aby z komunikacji zbiorowej mogło wygodnie korzystać jak najwięcej mieszkańców



aglomeracji warszawskiej, ale jednocześnie aby warszawiacy mogli podróżować pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na podstawie biletów ZTM. Efektem jest oferta „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD" i Bilet Metropolitalny.

Ostatnie 30 lat przyniosły liczne komunikacyjne inwestycje. W 2008 roku zakończono budowę pierwszej linii metra z 21 stacjami, która połączyła południową i północną część Warszawy. W 2015 roku mieszkańcy stolicy zyskali centralny odcinek drugiej linii metra, łączący wschodnią i zachodnią część miasta, a w 2019 i 2020 kolejne stacje. Inwestycja jest kontynuowana, a po jej zakończeniu pasażerowie będą mogli korzystać z 21 stacji. Nie zabrakło także inwestycji tramwajowych – w 2015 roku oddano do użytku brakujący fragment torowiska wzdłuż ul. Powstańców Śląskich, a w 2021 roku zakończono budowę linii tramwajowej łączącej pierwszą linię metra z Tarchominem. W 2007 roku kierowcy zaparkowali samochody na pierwszym parkingu „Parkuj i Jedź" przy stacji metra Marymont. Obecnie na sieć warszawskich parkingów przesiadkowych składa się 16 obiektów na ponad 4,6 tys. miejsc postojowych. ▪





Zamiatarki na torach

Gdy tramwaje zjadą do zajezdni, na torowiskach zaczynają działać pojazdy służb oczyszczania. Na sprzątanie na mokro mają tylko około czterech godzin, do pierwszych porannych kursów tramwajów.

Nie wszyscy wiedzą, że trasy tramwajowe objęte są specjalistycznym sprzątaniem Zarządu Oczyszczania Miasta (ZOM). Regularnie pracują na nich zamiatarki i zmywarki. Prace odbywają się nocami i obejmują ponad 300 tys. m kw. stołecznych torowisk.

Z zegarkiem w ręku

To, co wyróżnia sprzątanie torowisk, to ściśle określony czas działania służb miejskich. Prace odbywają się tylko wtedy, gdy na torach nie ma tramwajów. To zaledwie około czterech nocnych godzin, podczas przerwy między ostatnimi a pierwszymi kursami. Wtedy zamiatarki i zmywarki mogą bezpiecznie pracować. Natomiast tam, gdzie sprzęt nie może wjechać, torowiska są porządkowane przez ekipy z miotłami.

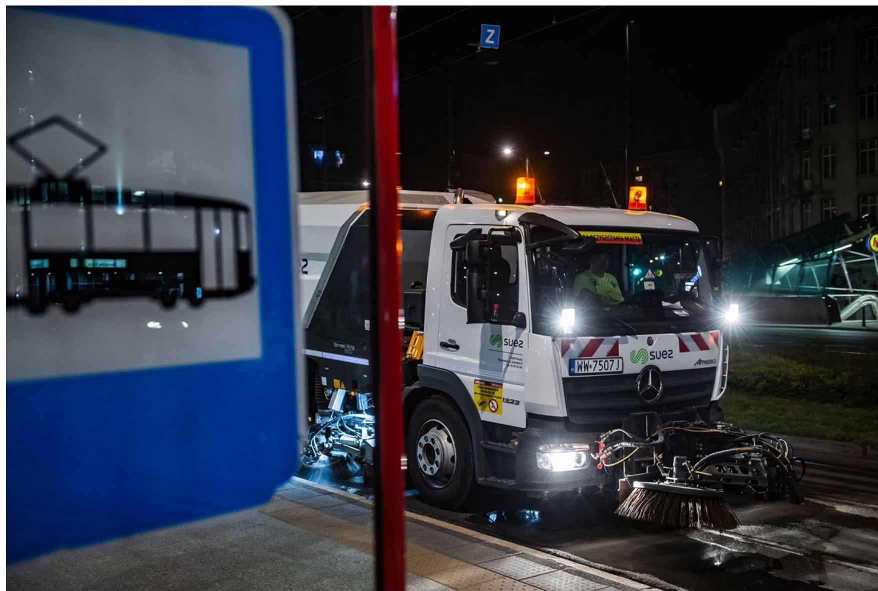
- Warszawa to różnorodna metropolia o powierzchni ponad 500 km kw. Utrzymanie w niej porządku wymaga kompleksowego systemu prac. – mówi Robert Szymański, zastępca dyrektora ds. technicznych Zarządu Oczyszczania Miasta. – Aby zachować wysokie standardy należy mieć na uwadze złożoność tego systemu. Oczekiwany przez nas efekt czystego miasta osiągamy dzięki planowaniu szeregu szczegółowych działań, które obejmują zarówno ulice i torowiska, jak i chodniki, przystanki, czy też infrastrukturę porządkową, czyli np. kosze na śmieci. W naszym systemie istotna jest także kontrola rezultatów. Takie postrzeganie czystości, za którą stoi nie tylko estetyka stolicy, ale także zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców, gwarantuje utrzymanie wysokich standardów porządku, jakie przez lata wypracował Zarząd Oczyszczania Miasta.

Regularnie i kompleksowo

Sprzątanie torowisk, mimo że odbywa się o ściśle określonej porze, wygląda podobnie do tego, jakim objęte są ulice, za które odpowiada ZOM.

Najpierw jest zamiatanie. I na tym etapie już używana jest woda, która zrasza szczotki, co ogranicza wzbijanie się szkodliwych dla zdrowia kurzu i pyłów. Następne jest zmywanie. Takie czyszczenie odbywa się średnio dwa razy w tygodniu, czyli około 60 razy na rok. Przeszkodą w regularności prac porządkowych może być tylko pogoda, ZOM elastycznie dostosowuje swoje harmonogramy do aktualnej aury i w czasie ulewnych deszczy działania służb miejskich są odwoływane.

Oczyszczanie torowisk to tylko część prac, które na zlecenie ZOM odbywają się na warszawskich ulicach. Regularnie sprzątanych jest również 1 300 km dróg. Zamiatarki i zmywarki pojawiają się na nich przynajmniej raz w tygodniu. W tym roku ZOM planuje wyczyścić ulice na mokro blisko 40 razy. Mieszkańcy mogą sprawdzić harmonogram w kalendarzu sprzątania na stronie Zarządu Oczyszczania Miasta zom.waw.pl.

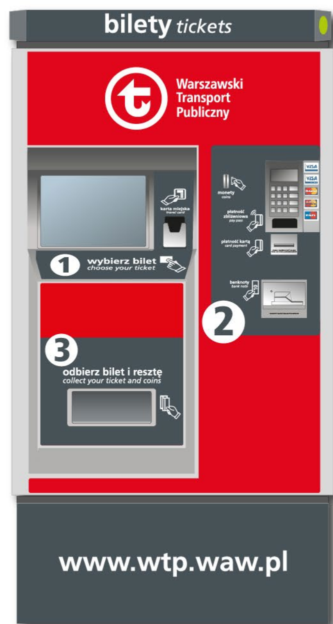




Warszawski
Transport
Publiczny

WARSZAWA+





BILET METROPOLITALNY

kupisz w każdym biletomacie stacjonarnym i mobilnym.

Bilety dostępne są również w Punktach Obsługi Pasażerów.

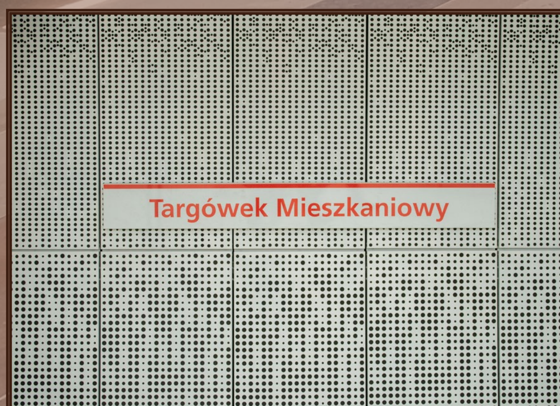
SZTUKA PODZIEMIA



Stacja Stadion Narodowy
Autor grafik - Wojciech Fangor



Stacja Bemowo
Projekt - AMC – Andrzej M. Chołdzyński



Stacja Targówek Mieszkaniowy
Projekt - ILF Consulting Engineers Polska



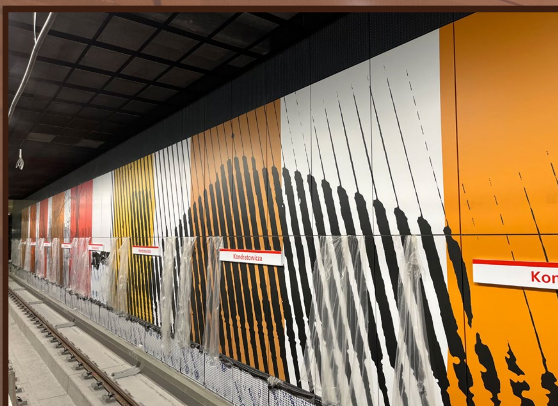
Stacja Młynów
Kolor niebieski w wystroju stacji stanowi odniesienie do pobliskiego basenu na Moczydle.
Projekt - Biuro Projektów „Metroprojekt”



Stacja Płocka
Dominują kolory miedzi i brązu, co ma stanowić nawiązanie do przemysłowej historii Woli.
Projekt - Biuro Projektów „Metroprojekt”



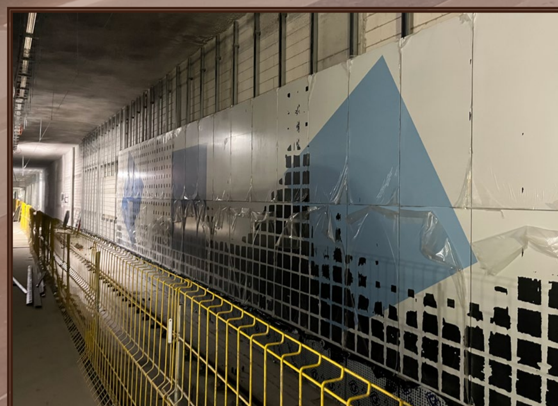
Stacja Księcia Janusza
Zieleń w wystroju nawiązuje do pobliskich parków Moczydło i Szymańskiego.
Projekt - Biuro Projektów „Metroprojekt”



Stacja Kondratowicza
Inspiracją jest najbliższe ooczenie stacji,
np. bloki, skrzyżowanie czy drzewa.
Autor grafik - Piotr Młodożeniec



Stacja Zacisze
Inspiracją było najbliższe ooczenie stacji,
np. bloki, skrzyżowanie czy drzewa.
Autor grafik - Piotr Młodożeniec



Stacja Bródno
Inspiracją było najbliższe ooczenie stacji,
np. bloki, skrzyżowanie czy drzewa.
Autor grafik - Piotr Młodożeniec



Warszawski
Transport
Publiczny

WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ





Szczegółowe informacje na
www.wtp.waw.pl oraz www.ztm.waw.pl



WYMIANA DOTYCZY UCZNIÓW KLAS 4,
KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2022

109 112 122 129 149 154 167

171 177 178 190 197 201 207

220 249 714 716 719 729

Nowe stacje metra M2 na Woli i Bemowie – zmiany w WTP

Metro na trasie wydłużonej do stacji Bemowo zapewni najsprawniejszą komunikację znacznej części Bemowa i Woli ze Śródmieściem, Pragą i Targówkiem. Do stacji metra Bemowo dogodny dojazd zyskali nie tylko mieszkańcy Bemowa, ale także północnego Ursusa. Pierwsze zmiany – dla linii strefowych wprowadziliśmy od soboty 2 lipca; dla pozostałych linii wejdą w życie 16 lipca.

Na Woli i Bemowie można już korzystać z dwóch nowych stacji metra – Ulrychów (położonej w ciągu ulicy Górczewskiej) i Bemowo (w pobliżu skrzyżowania ulic Górczewskiej i Powstańców Śląskich). Przygotowaliśmy projekt zmian w komunikacji naziemnej, tak aby nowy odcinek metra jak najlepiej zafunkcjonował w sieci Warszawskiego Transportu Publicznego.

Ważne głosy pasażerów

Przeprowadziliśmy konsultacje społeczne – spotkaliśmy się z mieszkańcami online i „na żywo". Na trzech spotkaniach–warsztatach (na Woli, Bemowie i w Ursusie) rozmawialiśmy z ok. 200 osobami, zebraliśmy ok. 170 ankiet. Spotkania online obejrzało (bezpośrednio i zapis) ok. 3,6 tys. osób. Na specjalną skrzynkę mailową wpłynęło ok. 1,6 tys. ankiet dotyczących propozycji korekt w lewobrzeżnej Warszawie. Dziękujemy wszystkim, którzy chcieli się z nami podzielić swoimi spostrzeżeniami. Wszystkie wnioski i uwagi dotyczące relacji, w których podróżują mieszkańcy, ich propozycje nowych połączeń przeanalizowaliśmy i „nałożyliśmy" na siatkę możliwych podróży z metrem już kursującym na dłuższej trasie. Dodatkowym założeniem było wykorzystanie wprowadzanych modyfikacji do poprawy połączeń między osiedlami i dzielnicami w tej części lewobrzeżnej Warszawy.

Efektem tych prac jest projekt zakładający korekty tras 21 linii autobusowych. Do nowej stacji Bemowo będzie można dojechać tramwajami linii 10, 11, 26 i 28 oraz autobusami linii 149, 167, 171, 177, 249, 523, 714, 719 i 729. Z Bemowa do Śródmieścia nadal będzie można podróżować bezpośrednimi liniami tramwajowymi 10, 20, 23, 24 i 26. Proponujemy, aby na swoich trasach pozostały autobusy linii 105, 189, 523. Poza tym, w oparciu o wnioski z konsultacji, dodatkowo wprowadzimy korekty tras autobusów 129 i 249 a także utworzymy nową linię 155 – z Torwaru na Wolę.

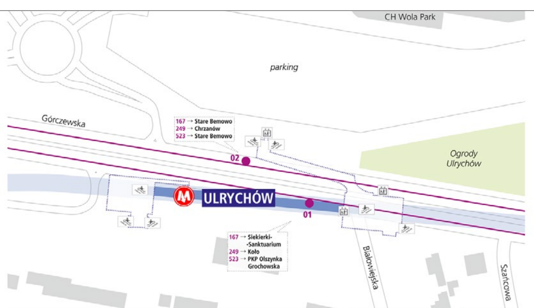
Nowe trasy ułatwią dojazd z wykorzystaniem metra mieszkańcom Woli i Bemowa do Śródmieścia i na Pragę; dogodniejszą przesiadkę do metra zyskają również mieszkańcy osiedli w zachodniej części miasta, a także aglomeracji, m.in. Starych Babic i Leszna. W godzinach porannego szczytu ze skrzyżowania ulicy Górczewskiej z Powstańców Śląskich (stacja Bemowo) w kierunku centrum i Pragi w ciągu godziny wyruszy kilkanaście pociągów metra, które mogą przewieźć ok. 30 tys. pasażerów czyli kilkukrotnie więcej niż autobusy i tramwaje. Podróż do centrum, na ulicę Świętokrzyską, zajmie ok. 13 minut.

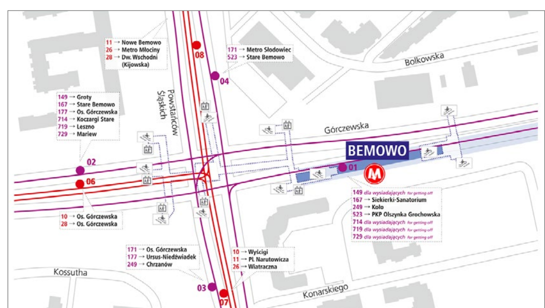
Usprawnimy także połączenia wewnątrz dzielnicy, m.in. z Chrzanowa i Grot oraz z Żoliborzem, Bielanami i Śródmieściem. Autobusy na zmodyfikowanych trasach poprawią także komunikację w Ursusie, w tym połączenie między częściami dzielnicy oddzielonymi torami kolejowymi oraz dojazd z tej dzielnicy na Bemowo oraz Żoliborz i Bielany.

Po nowemu etapami

Pierwsze zmiany wprowadziliśmy od soboty 2 lipca. Są to korekty tras linii strefowych 714, 719 i 729, które zostały skrócone do najbliższej stacji metra, czyli Bemowo. Pozostałe zmiany wprowadzimy po dwóch tygodniach, czyli 16 lipca, tak aby pasażerowie poznali możliwości komunikacyjne metra na dłuższej trasie i mogli zaplanować codzienne podróże z wykorzystaniem podziemnej kolei. To już będą wakacje, okres urlopów i wyjazdów poza Warszawę, czas kiedy dzieci i młodzież nie jeżdżą do szkół i uczelni a życie w mieście wyraźnie zwalnia – dzięki temu zmiany wejdą w życie płynniej a pasażerowie będą mieli więcej czasu aby się z nimi zapoznać zanim rozpoczną regularne, codzienne podróże.

Nowe trasy i połączenia będą przez nas obserwowane. Przeanalizujemy dane z bramek metra, ze zliczarek autobusowych, z tramwajów. Na podstawie danych z liczników pasażerów zamontowanych w pojazdach wiemy ile osób wsiada i wysiada na konkretnych przystankach, na jakich odcinkach tras ilu jest pasażerów, jakie są popularne przystanki, na których odbywa się duża wymiana pasażerów (czyli dużo wsiada i dużo wysiada), czy też na których dużo osób wsiada a na których wysiada itp. Te dane pozwolą na ocenę wprowadzonych rozwiązań i wskażą kierunek ewentualnych korekt. ▪



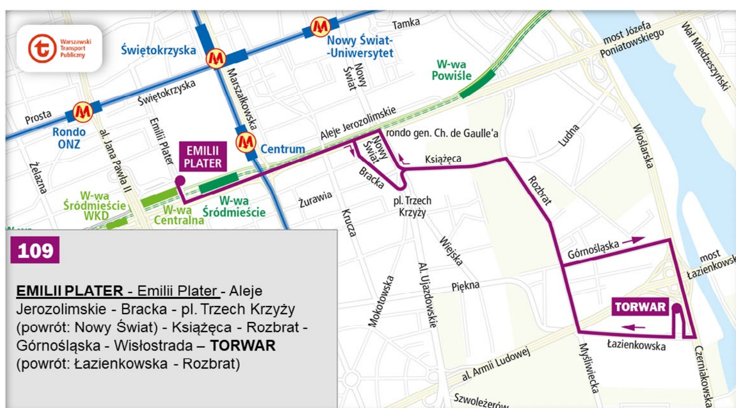


SZCZEGÓŁY PROPONOWANYCH ZMIAN:

LINIA 109

Bezpośrednie połączenie okolic ulicy Górczewskiej ze Śródmieściem i Powiślem zapewni linia metra M2, dlatego autobusy linii 109 będą jeździły pomiędzy Emilii Plater a Torwarem.

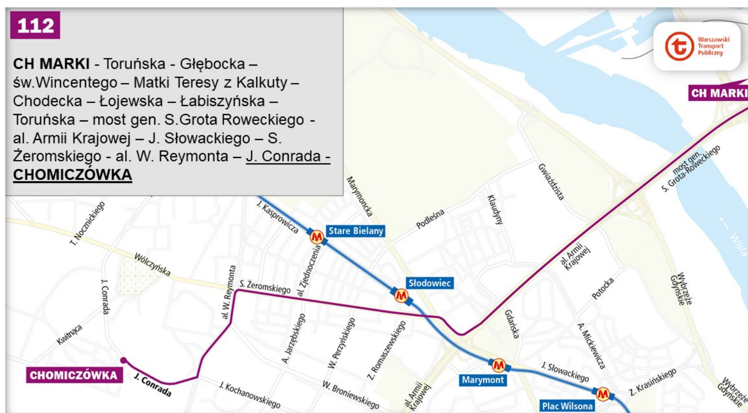
109: **EMILII PLATER** – Emilii Plater – Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: Nowy Świat) – Książęca – Rozbrat – Górnośląska – Wisłostrada – **TORWAR** (powrót: Łazienkowska – Rozbrat).



LINIA 112

Proponujemy, aby autobusy tej linii kursowały na trasie z Marek do Chomiczówki. Chcemy, aby utrudnienia w ruchu często zakłócające przejazd trasą S8 nie wpływały negatywnie na kursowanie autobusów na Bemowie. Autobusy linii 112 na odcinku bemowskim zastąpią tramwaje linii 11 i 26 oraz autobusy linii 171 na nowej trasie, która – zgodnie z wnioskami mieszkańców zgłoszonymi w trakcie konsultacji – bezpośrednio połączy Bemowo i Bielany w rejonie stacji metra Słodowiec.

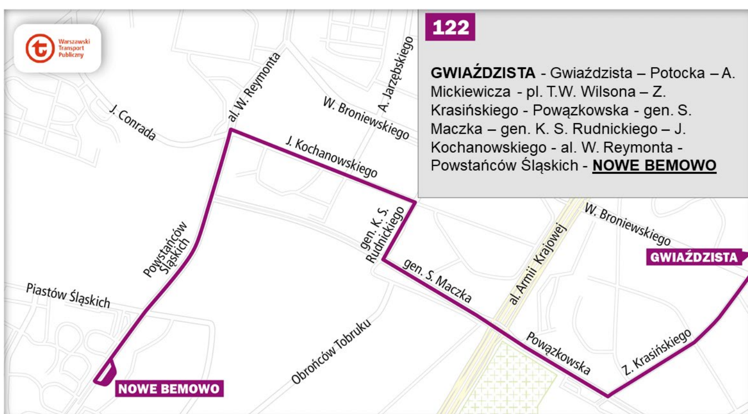
112: **CH MARKI** – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – Matki Teresy z Kalkuty – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – Toruńska – most gen. S. Grota Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – S. Żeromskiego – al. W. Reymonta – J. Conrada – **CHOMICZÓWKA**



LINIA 122

Autobusy będą jeździły z Żoliborza (z ulicy Gwiaździstej) do pętli Nowe Bemowo, a na odcinku bemowskim zastąpią je autobusy linii 220 kursujące częściej na nowej trasie ulicą Wrocławską i Żołnierzy Wyklętych.

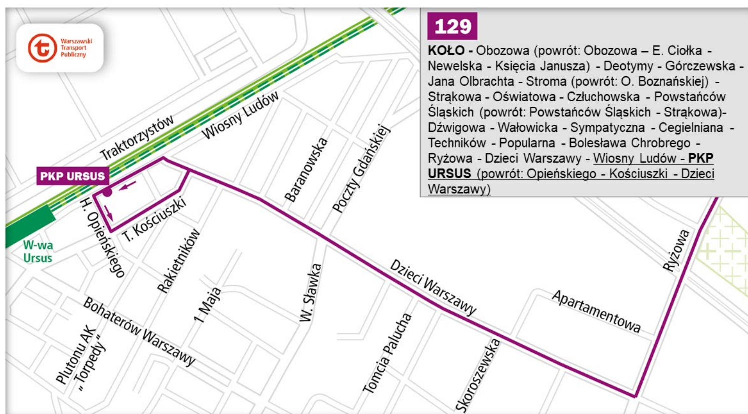
122: **GWIAŹDZISTA** – Gwiaździsta – pl. T.W. Wilsona – Z. Krasińskiego – Powązkowska – gen. S. Maczka – gen. K. S. Rudnickiego – J. Kochanowskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**



LINIA 129

Autobusy tej linii zastąpią 207 na końcu ursuskiej części trasy i dojadą do stacji kolejowej ulicą Wiosny Ludów.

129: **KOŁO** – Obozowa (powrót: Obozowa – E. Ciołka – Newelska – Księcia Janusza) – Deotymy – Górczewska – Jana Olbrachta – Stroma (powrót: O. Boznańskiej) – Strąkowa – Oświatowa – Człuchowska – Powstańców Śląskich (powrót: Powstańców Śląskich – Strąkowa) – Dźwigowa – Wałowicka – Sympatyczna – Cegielniana – Techników – Popularna – Bolesława Chrobrego – Ryżowa – Dzieci Warszawy – Wiosny Ludów – **PKP URSUS** (powrót: Opieńskiego – Kościuszki – Dzieci Warszawy)



LINIA 149

Autobusy dojadą do najbliższej stacji metra Bemowo przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich.

149: **GROTY** – Bolimowska (powrót: Spychowska – H. Dobrzańskiego „Hubala") – A. Kocjana – Lazurowa – Górczewska – **METRO BEMOWO**



LINIA 154

Trasa zostanie skrócona do odcinka Włochy –Ochota, tak aby autobusy kursowały regularniej bo nie będą przejeżdżały przez al. Prymasa Tysiąclecia. Na trasie na Bemowo 154 zastąpią autobusy linii 167 na nowej trasie obsługiwanej autobusami przegubowymi.

154: **P+R AL. KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Komitetu Obrony Robotników – Żwirki i Wigury – 1 Sierpnia – al. Krakowska – Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Szczęśliwicka – ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały" – Aleje Jerozolimskie – **DW. ZACHODNI**



LINIA 155

Nowa linia autobusowa połączy Torwar z Wolą przez pl. Bankowy. W czasie konsultacji społecznych pasażerowie wnioskowali o taką relację.

155: **ZAJEZDNIA WOLA** – Młynarska – Leszno – Okopowa (powrót: Wolska) – al. Solidarności – pl. Bankowy – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: Nowy Świat) – Książęca – Rozbrat – Górnośląska – Wisłostrada – **TORWAR** (powrót: Łazienkowska – Rozbrat)



LINIA 167

Proponujemy wydłużenie trasy do Starego Bemowa.

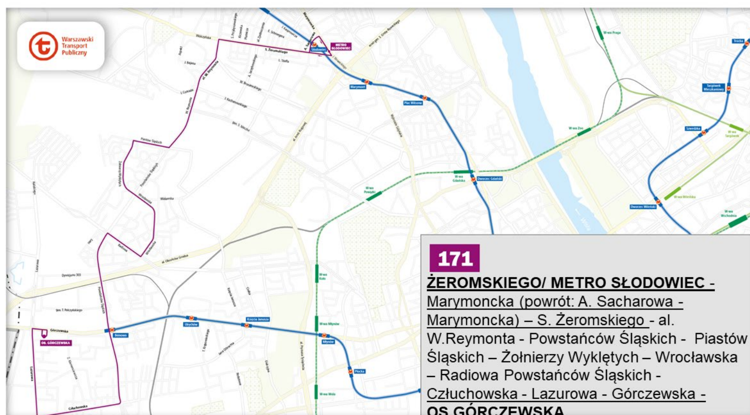
167: **SIEKIERKI–SANKTUARIUM** – Gościniec – Bartycka – Czerniakowska – J. Gagarina – Spacerowa – Goworka – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości –Trasa Łazienkowska –Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – al. Prymasa Tysiąclecia – M. Kasprzaka – Wolska – Redutowa – Jana Olbrachta – Górczewska – Lazurowa – gen. S. Kaliskiego – **STARE BEMOWO**



LINIA 171

Linia 171 zostanie przekształcona w linię lokalną zapewniającą sprawne, częste połączenie Nowego Bemowa, Jelonek i Chomiczówki ze stacją metra Bemowo. Połączenie Bemowa z Powiślem przez centrum zapewni metro, natomiast na Torwar będą dojeżdżały autobusy linii 109. Zgodnie z wnioskami mieszkańców zgłoszonymi w trakcie konsultacji, trasa 171 bezpośrednio połączy Bemowo i Bielany w rejonie stacji metra Słodowiec.

171: **ŻEROMSKIEGO/ METRO SŁODOWIEC** – Marymoncka (powrót: A. Sacharowa – Marymoncka) – S. Żeromskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – Piastów Śląskich – Żołnierzy Wyklętych – Wrocławska – Radiowa Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Górczewska – **OS.GÓRCZEWSKA**



LINIA 177

Proponujemy nową trasę linii łączącą nowe osiedla mieszkaniowe na terenie dawnej fabryki ciągników w Ursusie oraz osiedla Ursus –Niedźwiadek i osiedla Zielona Italia z Jelonkami oraz linią metra M2 na stacji Bemowo. W południowej części Ursusa linia 177 zostanie zastąpiona przez linię 207 na nowej trasie.

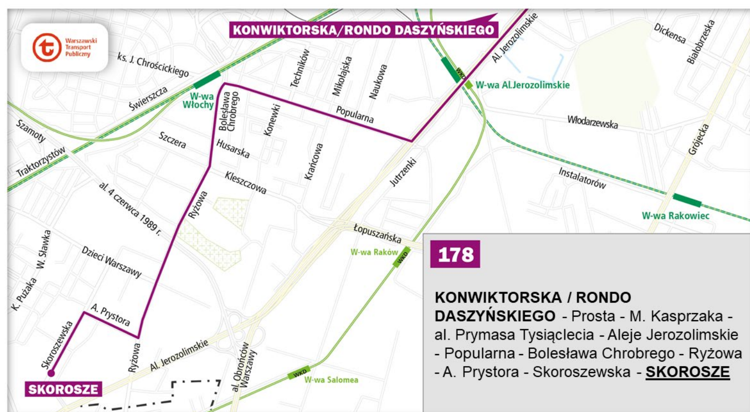
177: **URSUS –NIEDŹWIADEK** – Orląt Lwowskich – M. Keniga – Orłów Piastowskich – Czerwona Droga – Posag 7 Panien – Szamoty – Traktorzystów – al. 4 Czerwca 1989 r. – Lazurowa – Człuchowska – Powstańców Śląskich – Górczewska – **OS. GÓRCZEWSKA**



LINIA 178

Trasa linii zostanie skrócona do pętli Skorosze, na pozostałym odcinku rolę tej linii przejmą autobusy linii 207 na nowej trasie.

178: **KONWIKTORSKA / RONDO DASZYŃSKIEGO** – Prosta – M. Kasprzaka – al. Prymasa Tysiąclecia – Aleje Jerozolimskie – Popularna – Bolesława Chrobrego – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – **SKOROSZE**



LINIA 190

Autobusy 190 nie będą jechały ulicą Górczewską nad linią metra, tylko dojadą do pętli Znana. Na Woli częstotliwość kursowania w szczycie zostanie zwiększona, na Jelonkach kursy linii 190 zastąpią linie 171, 177 i 249.

190: **CH MARKI** – Radzymińska – al. Solidarności – most Śląsko – Dąbrowski – al. Solidarności – Leszno – Górczewska – Jana Olbrachta – **ZNANA**

LINIA 197

Trasa zostanie skrócona do pętli Cmentarz Wolski. Na dalszym odcinku trasy do Ursusa zastąpi ją 716.

197: **GWIAŹDZISTA** – Gwiaździsta – Podleśna – Marymoncka – al. Zjednoczenia – S. Żeromskiego – W. Perzyńskiego – gen. K. S. Rudnickiego – Obrońców Tobruku – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – Obozowa – (powrót: Newelska) – E. Ciołka – Górczewska – Jana Olbrachta – Redutowa – Wolska – Fort Wola – **CM. WOLSKI**

LINIA 201

Trasa zostanie skrócona do stacji metra Księcia Janusza, do pętli Znana będą dojeżdżały autobusy linii 190. W wybranych kursach w dni powszednie utrzymanie trasy wydłużonej ulicami Piastów Śląskich – Żołnierzy Wyklętych

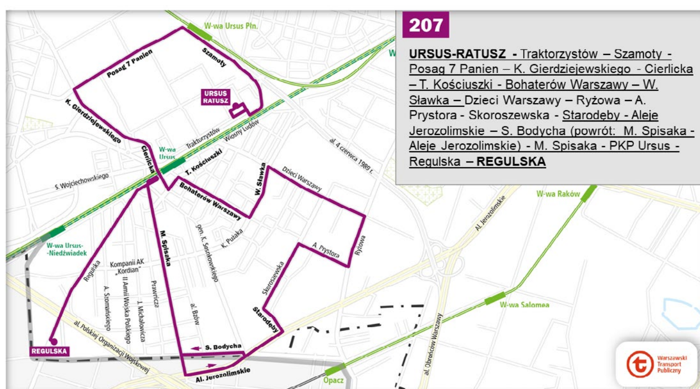
201: **NOWE BEMOWO** – Powstańców Śląskich – Piastów Śląskich – Osmańczyka – Z. Pieniążka – Obrońców Tobruku – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – Obozowa – Deotymy – Górczewska – E. Ciołka – **METRO KSIĘCIA JANUSZA** (powrót: E. Ciołka – Newelska – Księcia Janusza)



LINIA 207

To będzie całotygodniowa linia lokalna łącząca ursuskie osiedla w południowej części dzielnicy ze stacją kolejową Warszawa Ursus (w tym zastąpienie linii 177 na Skoroszach i ulicy M. Spisaka, linii 178 na M. Spisaka oraz skrócenie dojazdu do przystanku kolejowego z osiedla Regulska). Nowa trasa tej linii została przygotowana w oparciu o wnioski zgłoszone w czasie konsultacji społecznych, m.in.: utrzymanie bezpośredniego połączenia Skoroszy i ulicy M. Spisaka z pl. Tysiąclecia, połączenia pomiędzy południowym i północnym Ursusem (dojazd z południowego Ursusa do urzędu dzielnicy i na bazar przy ulicy Warszawskiej oraz z północnego Ursusa do szkoły przy ulicy Dzieci Warszawy) poprzez wydłużenie trasy do pętli Ursus –Ratusz

207: **URSUS –RATUSZ** – Traktorzystów – Szamoty – Posag 7 Panien – K. Gierdziejewskiego – Cierlicka – T. Kościuszki – Bohaterów Warszawy – W. Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – Starodęby – Aleje Jerozolimskie – S. Bodycha (powrót: M. Spisaka – Aleje Jerozolimskie) – M. Spisaka – PKP Ursus – Regulska – **REGULSKA**



LINIA 220

Korekta trasy (skierowanie autobusów przez ulicę Wrocławską i Żołnierzy Wyklętych) i zwiększenie częstotliwości kursowania w weekendy aby poprawić połączenia Okęcia, Ursusa i Nowych Włoch ze Starym i Nowym Bemowem.

220: **P+R AL. KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Szyszkowa – Środkowa – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – Dzieci Warszawy – Poczty Gdańskiej – al. 4 Czerwca 1989 r. – Lazurowa – Kaliskiego – Radiowa – Wrocławska – Żołnierzy Wyklętych – Piastów Śląskich – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

220

P+R AL. KRAKOWSKA - al. Krakowska – Szyszkowa - Środkowa - Ryżowa – A. Prystora - Skoroszewska - Dzieci Warszawy - Poczty Gdańskiej - al. 4 Czerwca 1989 r. - Lazurowa – gen. S. Kaliskiego - Radiowa - Wrocławska - Żołnierzy Wyklętych - Piastów Śląskich - Powstańców Śląskich - **NOWE BEMOWO**

LINIA 249

Nowa trasa linii 249 uwzględnia postulaty pasażerów zapewnienia bezpośredniego połączenia rozbudowujących się osiedli w Chrzanowie z linią metra M2 i utrzymania bezpośredniego połączenia Jelonek z CH Wola Park.

249: **KOŁO** – Obozowa (powrót: Obozowa – E. Ciołka – Newelska – Księcia Janusza) – Deotymy – Górczewska – Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska – gen. L. Rayskiego – **CHRZANÓW** (powrót: gen. L. Rayskiego – M. Coopera – Górczewska – Lazurowa – Człuchowska)

249

KOŁO - Obozowa (powrót: Obozowa – E. Ciołka - Newelska - Księcia Janusza) - Deotymy - Górczewska - Powstańców Śląskich - Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska - gen. L. Rayskiego - **CHRZANÓW** (powrót: gen. L. Rayskiego – M. Coopera - Górczewska - Lazurowa - Człuchowska)

LINIE 714, 719, 729

Autobusy tych linii będą dojeżdżały do najbliższej stacji metra Bemowo, zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z Powstańców Śląskich.

714: **KOCZARGI STARE** … Górczewska – **METRO BEMOWO**

719: **LESZNO** … Górczewska – **METRO BEMOWO**

729: **MARIEW** … Górczewska – **METRO BEMOWO**

LINIA 716

Przejęcie obsługi ulicami K. Gierdziejewskiego i Połczyńską części trasy linii 197. Autobusy 716 będą przejeżdżały przy przystanku kolejowym Warszaw Ursus –Niedźwiadek zgodnie z wnioskami z Piastowa.

716: **PIASTÓW (OGIŃSKIEGO)** – Sowińskiego – … Orląt Lwowskich – PKP Ursus Niedźwiadek – M. Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – K. Gierdziejewskiego – Połczyńska – Wolska – Fort Wola – **CM. WOLSKI**

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs



Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej





Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---


Warszawski Transport Publiczny


Urząd Pracy m.st. Warszawy















Cztery strony aglomeracji

Gdzie najlepiej wybrać się na obserwowanie jeży, a gdzie na podziwianie jerzyków? Czy w Warszawie naprawdę mamy środkowoeuropejską dżunglę? Co kilkadziesiąt lat temu znajdowało się w miejscu Jeziora Zegrzyńskiego? Zachęcamy do wakacyjnego zwiedzania Warszawy i okolic z „Zieloną mapą" i Warszawskim Transportem Publicznym.

NA PÓŁNOC

Las Bielański

W północnej części Warszawy, niespełna dwa kilometry na wschód od stacji metra Wawrzyszew znajduje się Las Bielański – miejsce atrakcyjne zarówno dla miłośników aktywnego wypoczynku, jak i osób lubiących nieśpieszne spacery.

Rozpościera się on na 150 ha powierzchni, która jest pozostałością po porastającej kiedyś Mazowsze puszczy. Zachował się dzięki ulokowaniu w XVII wieku na jego terenie zakonu Kamedułów, co zapewniło ochronę lasu przed wycinką w sąsiedztwie klasztoru. Kamedułom, a konkretnie habitom zakonników w białym kolorze, zawdzięcza także nazwę.

O atrakcyjności miejsca przesądza zróżnicowane ukształtowanie terenu. Jest on położony na dawnych terenach zalewowych Wisły, dzięki czemu podczas spaceru można natrafić na liczne wąwozy, skarpy i cieki wodne. Nie sposób nie wspomnieć także o starodrzewie. To doskonała okazja do odkurzenia wiedzy z biologii i zabawę w rozpoznawanie dębów, wiązów, jesionów wyniosłych, klonów, olsz, lip, sosen oraz wiązów.

Pośrodku lasu stoi kościół pw. Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny. W XVII wieku w tym miejscu, wraz z przybyciem Kamedułów, wzniesiono drewnianą świątynię. Z czasem jej miejsce zajął kościół wybudowany z w stylu późnobarokowym. Warto zajrzeć do środka i poświęcić chwilę na obejrzenie sześciu zabytkowych kaplic – św. Benedykta i Romualda, św. Jana Nepomucena, św. Antoniego, św. Józefa, Wniebowzięcia i Matki Boskiej Passawskiej. Obraz Wniebowzięcie z poł. XVIII wieku znajdujący się w ostatniej otoczony jest kultem i pielgrzymują do niego wierni z licznymi prośbami i podziękowaniami. Wartych uwagi jest także 14 obrazów z XVIII wieku przedstawiających 12 apostołów, Jezusa Chrystusa i Boga Ojca.

Jak dojechać:

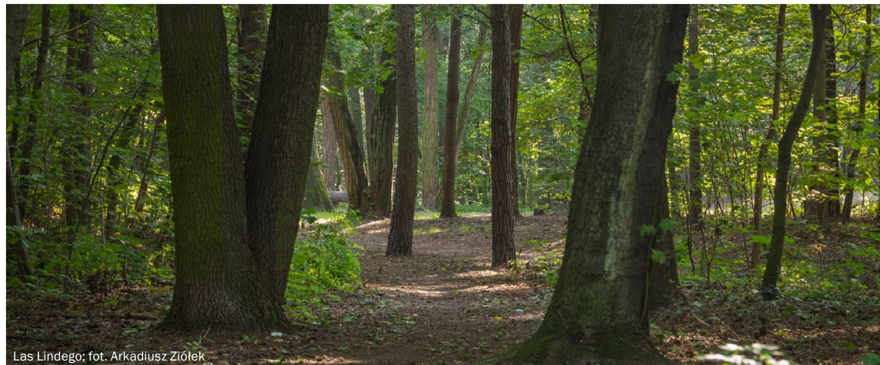
- przystanek GWIAŹDZISTA
  bus: 122, 121, 157, 185, 197
- przystanek LAS BIELAŃSKI
  bus: 103, 121, 150, 181; tram: 1, 4, 6, 15, 17, 18, 41
- przystanek PRZY AGORZE
  bus: 103, 121, 150, 181, 303; tram: 1, 4, 6, 15, 17, 18, 41
- przystanek UKSW
  bus: 103, 121, 150, 181

Jezioro Zegrzyńskie

Spragnionych dłuższych wycieczek i ochłody nad wodą w letnie weekendy zapraszamy do powiatu legionowskiego. Na północ, kilkanaście kilometrów od granicy stolicy położone jest Jezioro Zegrzyńskie.

To sztuczny zbiornik o powierzchni trzech ha, utworzony w 1963 r. Wcześniej na tych terenach znajdowały się wsie, jednak częste powodzie niszczące domostwa i uprawy przesądziły o wysiedleniu mieszkańców i utworzeniu zalewu.

W czasopiśmie „Świat" z 1958 roku, w artykule „Żywioł" znajdujemy relację ze wsi Cupel, która znalazła się pod wodą: „I oto teraz, jeżeli spojrzycie na tereny z wysokości na przykład Serocka, trudno wam będzie ustalić, w którym miejscu przebiegało koryto Bugo-Narwi: połyskująca, jednolita tafla ciągnie się od naszych stóp, aż po horyzont. Na jej tle czernieją poszczególne chałupy niby grudki ziemi w kałuży, a wystające rozpaczliwie korony drzew znaczą kierunki dawnych dróg".


Las Lindego; fot. Arkadiusz Ziółek

Obecnie okolice Jeziora Zegrzyńskiego w niczym nie przypominają tych sprzed kilkudziesięciu lat. To doskonałe miejsce do wypoczynku na jednej z plaż, uprawiania sportów wodnych i wędkowania.

Jak dojechać:

- przystanek BIAŁOBRZEGI
  bus: 705
- przystanek NIEPORĘT
  kolej: SKM S3, KM R9
- przystanek RYNIA
  bus: 705
- przystanek WIELISZEW-PLAŻA
  bus: L-9, L10
- przystanek ZEGRZE PŁD.
  bus: 735

NA POŁUDNIE

Las Kabacki im. Stefa Starzyńskiego

Północna część Warszawy ma swoje „zielone płuca" w postaci Lasu Bielańskiego, a południowa – Lasu Kabackiego.

To ponad 900-ha teren o bogatej roślinności. Porasta go 60 gatunków drzew – m.in. sosny, dęby, brzozy, graby, świerki i osiki, 143 gatunki roślin zielonych i 17 gatunków mchów. Nie brakuje także pomników przyrody o imponujących rozmiarach. Dociekliwi mają szansę znaleźć świerka pospolitego o obwodzie pnia 160 cm i wysokości 32 m oraz dęba czerwonego o obwodzie 145 cm. W lesie można natrafić także na bardzo rzadkie drzewo, jakim jest jarząb brekinia. Ma on ciemnobrązowe i twarde owoce, które są jadalne. Można je rozpoznać po tym, że na wietrze „pobrzękują" w bardzo charakterystyczny sposób, dlatego czasem drzewo bywa nazywane „brzękiem".

Las Kabacki często wybierają na swój dom zwierzęta. Zamieszkują go sarny, lisy, łasice, jeże, borsuki, rzekotki drzewne, padalce i zaskrońce oraz liczne ptaki – myszołowy, kobuzy, pustułki, grubodzioby, gile, dzięcioły czarne i zielone.

Wizytę w lesie na południu Warszawy można potraktować także jako lekcję historii. Liczne mogiły i pomniki upamiętniają m.in. miejsca zbrodni hitlerowskich, ale także tajną jednostkę „Wicher", która rozszyfrowała niemieckie kody wojskowe Enigmy. Las Kabacki był również świadkiem jednej z najtragiczniejszych katastrof lotniczych – w 1987 r. rozbił się w nim samolot pasażerski „Tadeusz Kościuszko". Maszyna leciała z Nowego Jorku do Warszawy, a do wypadku doszło podczas awaryjnego lądowania. Zginęli wszyscy znajdujący się na pokładzie – 183 osoby. Obszar lasu o wymiarach 370 na 50 m został całkowicie zniszczony. W tym miejscu ustawiono pamiątkowy krzyż, głaz i tablicę z nazwiskami wszystkich ofiar. Teren ponownie zalesiono. Jednej z alej przecinającej las nadano nazwę al. Załogi Samolotu Kościuszko. Druga ulica na Ursynowie upamiętniająca katastrofę nosi imię Zygmunta Pawlaczyka – dowódcy załogi.

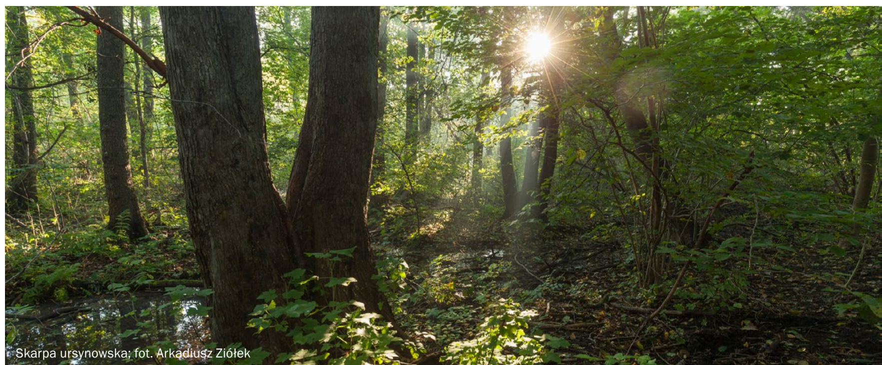
Po Lesie Kabackim należy poruszać się tylko wyznaczonymi alejami. Można także skorzystać z jednego z trzech szlaków turystycznych przebiegających przez las – 9-km czerwonego z Pyr do drogi rowerowej łączącej Wilanów z Powsinem, 10-km zielonego od przystanku kolejowego PKP Dawidy do Ciszycy i 5-km niebieskiego z Kabat do Zalesia Górnego.

Jak dojechać:

- przystanek KABATY-STP
  bus: 166
- przystanek OS. KABATY
  bus: 166, 179, 192, 504, 339, 710, 724, 742
- przystanek POWSIN-PARK KULTURY
  bus: 519

Konstancin-Jeziorna

Na południe, po sąsiedzku z Lasem Kabackim, leży urokliwe miasto – Konstancin-Jeziorna. Pod obecną nazwą funkcjonuje od 1952 roku, kiedy to połączono dwie miejscowości – Konstancin i Skolimów. Jego początku należy jednak szukać już w średniowieczu. Z kolei do intensywnego rozwoju okolicy przyczyniło się uruchomienie w XVIII wieku na rzece Jeziorce zakładu papierniczego, a w XIX wieku podwarszawskiego letniska.


Skarpa ursynowska; fot. Arkadiusz Ziółek

Centralną część uzdrowiskowego obszaru miasta stanowi Park Zdrojowy im. hr. Witolda Skórzewskiego. Można w nim spędzić czas leniuchując, lub aktywnie - na ścieżkach spacerowych i rowerowych albo na boisku do siatkówki. W parku jest tężnia solankowa. Solanka jest wytłaczana na wysokość sześciu metrów, przepuszczana przez tarninowe podłoże i rozpylana. Zainstalowano także grzybki, dzięki którym woda tworzy mgiełkę ułatwiającą inhalację. Solanka wpływa leczniczo na układ nerwowy, gruczołów dokrewnych i odporność organizmu.

Po odpoczynku w parku warto wybrać się na spacer po mieście i odwiedzić kilka wyjątkowych willi wybudowanych na przełomie XIX i XX wieku Przy skrzyżowaniu ulicy S. Żeromskiego i H. Sienkiewicza stoi willa „Świt", w której ostatnich pięć lat życia spędził Stefan Żeromski. Powstały w niej fragmenty m.in.: „Przedwiośnia", „Snobizmu i postępu" oraz „Wiatru i morza".

Dziś w budynku jest Muzeum Stefana Żeromskiego.

Architekturą zachwycą także wille „Natemi" i „La Fleur".

Jak dojechać

- przystanek PARK ZDROJOWY
  bus: 200, 710, L15, L28
- przystanek PIASTA
  bus: 200, 710, L15, L28
- przystanek WITWICKIEGO
  bus: L15, L28
- przystanek ZGK
  bus: L15, L28

NA WSCHÓD

Las im. Jana III Sobieskiego

Tym razem kierujemy się na wschód Warszawy i docieramy do Wawra, gdzie położony jest drugi pod względem wielkości stołeczny kompleks leśny – ponad 500 ha las im. Jana III Sobieskiego.

Jest to niezwykle atrakcyjny teren m.in. ze względu na urozmaiconą rzeźbę terenu. Jego wschodnią część stanowią rozległe i piaszczyste wydmy porośnięte borem sosnowym, środkową – płaskie tereny z lasami mieszanymi, a zachodnią zdominowały drzewa liściaste z przewagą dębów o imponujących rozmiarach. Przy odrobinie szczęścia uda się zobaczyć sarny, lisy i borsuki, a nawet zaglądające tu łosie.

Atrakcji wystarczy na znaczną część dnia. Trzeba tylko zabrać ze sobą prowiant, a dalej poprowadzą nas szlaki spacerowe oraz ścieżki edukacyjne i ścieżki zdrowia.

Częścią lasu im. Jana III Sobieskiego (niedostępną dla spacerowiczów) jest ponad 100 ha ścisły rezerwat przyrody – pozostałość Puszczy Mazowieckiej. Dominują w nim pierwotne dla Mazowsza skupiska dębowo-sosnowo-lipowe. Rosną też rzadko już spotykane kalina koralowa, bluszcz pospolity, lilia złotogłów i goździk piaskowy.

Jak dojechać:

- przystanek CMENTARZ OFIAR WOJNY
  bus: 115, 305
- przystanek WIERZCHOWSKIEGO
  bus: 704 720 722 730

Sulejówek

Po długim spacerze w wawerskich lasach zapraszamy do Sulejówka, a jak już tam się znajdziemy nie sposób nie odwiedzić Muzeum Józefa Piłsudskiego.

Sulejówek leży ok. 20 kilometrów od centrum Warszawy. Jego początki sięgają XVI wieku, a intensywniejszy rozwój zbiegł się z uruchomieniem kolei na początku XX wieku. W 1920 r. do dworku „Siedziba" sprowadził się pierwszy premier Niepodległej Jędrzej Moraczewski. To z jego polecenia Aleksandra Szczerbińska (później Piłsudska) kupiła w Sulejówku willę „Ortando" – pierwszy dom marsz. J. Piłsudskiego w tym mieście. Później żołnierze wybudowali dla wodza dworek „Milusin", w którym mieszkał do 1926 r., a w następnych latach regularnie w nim bywał.

Dworek wrócił w ręce rodziny Piłsudskich dopiero w 2000 r. – po wielu latach zawieruchy wojennej i czasach Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej. W 20008 r. Fundacja Rodziny Józefa Piłsudskiego i Minister Kultury


Torfowisko Powsin; fot. Arkadiusz Ziółek

i Dziedzictwa Narodowego powołali Muzeum Józefa Piłsudskiego.

Obecnie przy al. marsz. J. Piłsudskiego jest kompleks muzealny. Jego centralną część zajmuje budynek główny, otwarty w 2020 roku w setną rocznicę Bitwy Warszawskiej. Dla zwiedzających dostępna jest wystawa stała „Dla Rzeczypospolitej, Józef Piłsudski 1867 – 1935". To chronologiczna opowieść o Józefie Piłsudskim i składa się z pięciu galerii poświęconych etapom życia i działalności: Ziuk, Wiktor, Komendant, Naczelnik i Marszałek. Szósta galeria Symbol poświęcona jest całościowej działalności marszałka.

Po odwiedzeniu głównego budynku muzeum warto zajrzeć do dworku „Milusin". W 2015 r. zagościły w nim ponownie, wywiezione w 1947 r. na rozkaz władz Polski Ludowej, oryginalne przedmioty, m.in. rzeźba, obrazy i meble używane przez marszałka i jego rodzinę. Przedmioty przez wiele lat znajdowały się w pałacu w Helenowie – reprezentacyjnym ośrodku Ministerstwa Obrony Narodowej. W sąsiedztwie dworku odtworzono także warzywniak, sad i pasiekę.

Jak dojechać:

- przystanek: SULEJÓWEK
  kolej: SKM S2, KM R2

NA ZACHÓD

Las Bemowski

W zachodniej części Warszawy, na Bemowie i Bielanach oraz w gminie Stare Babice można spędzić czas w Lesie Bemowskim. Jest to trzeci co do wielkości kompleks leśny w Warszawie o powierzchni przekraczającej 508 ha, z czego ponad 280 znajduje się poza granicami miasta.

Las nazywany jest środkowoeuropejską dżunglą lub najmniejszą puszczą Polski. Położony jest na płytko umiejscowionej podziemnej rzece, co skutkuje dużą różnorodnością roślin. Rosną w nim m.in. sosny, olsze, brzozy i dęby. Nikogo nie powinny dziwić wyjątkowe okazy, przykładowo 30-metrowa czereśnia ptasia, czeremcha zwyczajna o wysokości 20 m i dwumetrowym obwodzie pnia czy dąb z racji kształtu nazywany babcią w ciepłych majtkach.

Na terenie lasu znajdują się dwa (oba poza granicami Warszawy) rezerwaty florystyczne. Pierwszy z nich, o wdzięcznej nazwie „Łosiowe Błota", jest zbiorowiskiem roślinności torfowisk i bagien. Drugi – „Kalinowa Łąka im. Kazimierza Łapczyńskiego" to podmokła łąka częściowo porośnięta kaliną koralową. W jej zakamarkach „czai się" bardzo rzadki pełnik europejski.

W lesie przygotowano: miejsca do palenia ognisk, wiaty turystyczne i place zabaw.

Jak dojechać:

- przystanek BOERNEROWO
  tram: 20
- przystanek EKOLOGICZNA
  bus: 712, L-6
- przystanek FORT RADIOWO
  bus: 154, 320
- przystanek FORT WAWRZYSZEW
  bus: 203
- przystanek JANÓW
  bus: 712, L-6
- przystanek KLAUDYN
  bus: 712, L-6
- przystanek KSIĘŻYCOWA
  bus: 110, 210, 712
- przystanek KWIRYNÓW
  bus: 712, L-6
- przystanek RADIOWO
  bus: 110, 210, 712
- przystanek STARE BEMOWO
  bus: 122, 154, 220, 320, 523, L-6; tram: 20

Pruszków

W słoneczny weekend warto wybrać się dalej na zachód – do Pruszkowa. Miasto dzieli od centrum


Bagno Jacka; fot. Arkadiusz Ziółek

Warszawy kilkanaście kilometrów. Pierwsze ślady osadnictwa na tym terenie pochodzą jeszcze sprzed naszej ery, a zaczątki współczesnego miasta stanowiła wieś Proskowo lub Proskow, o której wspominają XV wieczne źródła.

Na rozwój miasta i jego przemysłowego charakteru miały wpływ: wybudowanie kolei warszawsko-wiedeńskiej, uruchomienie wytwórni fajansu i… ołówków oraz budowa Warsztatów Naprawy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Podczas wizyty zachęcamy do skupienia się na… pałacach. W centralnej części miasta znajduje się zespół pałacowo-parkowy Potulickich. W parku o powierzchni przekraczającej 20 ha stoją: klasycystyczny pałacyk, oficyna dworska, wozownia, oranżeria i lodownia, wybudowane na początku XIX wieku.

Dziś w pałacyku znajduje się Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego i Urząd Stanu Cywilnego.

W niedalekiej odległości od pałacu Potulickich, przy ulicy T. Kościuszki, mieści się pałacyk „Sokoła". Został wybudowany w 1867 roku jako wiejska rezydencja właściciela wytwórni kafli Ignacego Więckowskiego. W kolejnych latach wielokrotnie zmieniał właścicieli. W ostatnim czasie przeprowadzono remont przywracający budynkowi pierwotny wygląd. Na wieży pozostawiono jednak zegar z 1974 roku, autorstwa inż. Marka Górskiego, który zbudował także zegar na wieżę Zamku Królewskiego w Warszawie.

Pałac Teichfeldów znajduje się przy al. Armii Krajowej. Wybudowano go na przełomie XIX i XX wieku dla właściciela fabryki fajansu Jakuba Teichfelda. Jest przykładem często spotykanego w tamtych czasach układu budynków, gdzie rezydencja właściciela znajdowała się w sąsiedztwie zabudowań fabrycznych. Obecnie jest jedynym budynkiem pozostałym po fabryce porcelany. Znajduje się w rękach prywatnych.

Jak dojechać

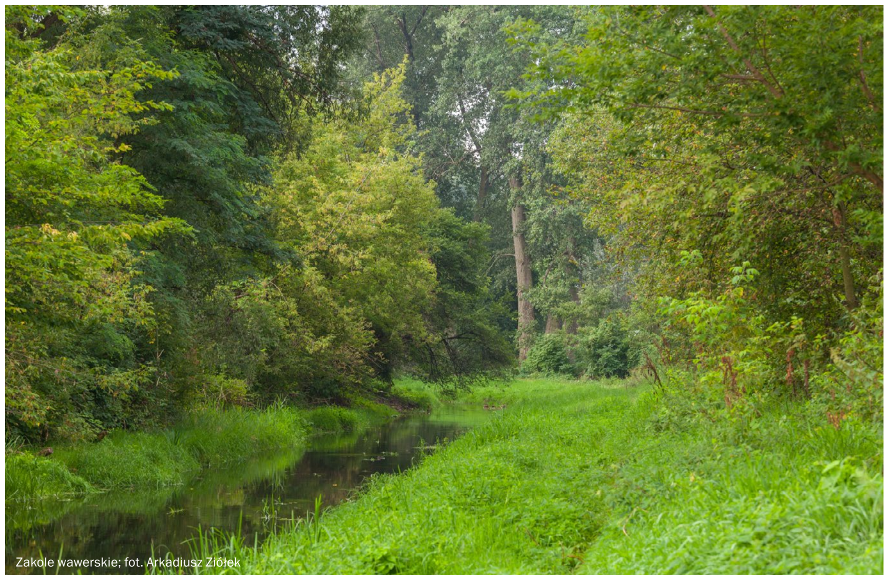
- przystanek PRUSZKÓW
  kolej: SKM S1, KM R1

O Zielonej mapie

„Zielona mapa" to mapa aglomeracji warszawskiej z zaznaczonymi 50 „zielonymi" miejscami, dostępna pod adresem www.zielonamapa.waw.pl. Można na niej znaleźć m.in. lasy, rezerwaty, parki i jeziora.

Na mapie zamieszczono także wskazówki, jak dojechać do wybranych miejsc komunikacją zbiorową. Są nazwy przystanków, na których trzeba wysiąść oraz linie komunikacji miejskiej i kolei. Ma to szczególne znaczenie w przypadkach, gdy przystanek nazywa się inaczej, niż znajdujące się w pobliżu tereny zielone. Mapa jest także zintegrowana z wyszukiwarką połączeń na stronie internetowej ZTM oraz z mapami Google.

Ważną częścią „Zielonej mapy" są „Rośliny dla miasta. To lista gatunków, wybranych przez ekspertów z Ogrodu Botanicznego PAN w Powsinie, które warto sadzić, by oddychać czystszym powietrzem, ale też takich które dobrze sobie radzą w przestrzeni miejskiej. Na przykład jarząb mączny ma omszone liście, które bardzo dobrze wyłapują kurz z powietrza. Polecane przez specjalistów rośliny są przeznaczone do sadzenia m.in. na skwerach, wokół bloków oraz przy ogrodzeniach.


Zakole wawerskie; fot. Arkadiusz Ziółek

Jak komunikacja miejska wygrała swój mecz

Mistrzostwa Europy w piłce nożnej były największą imprezą sportową organizowaną w Polsce. W ciągu kilku tygodni przez Warszawę przewinęły się tysiące kibiców, których trzeba było dowieźć na stadion i zapewnić im bezpieczny powrót. Autobusy, tramwaje i metro pracowały niemal bez przerwy.

Dla jednych to było tylko święto futbolu i czysta przyjemność. Dla innych okazja do znakomitego zarobku, bo przecież rozbawiony kibic to doskonały klient. Dla jeszcze innych, niekoniecznie zainteresowanych futbolem, był to „Armagedon", przed którym uciekali na prowincję. Dla komunikacji miejskiej było to wydarzenie bez precedensu, meczem którego nie można przegrać, w którym nie ma przerwy, a tym bardziej dogrywki, a zmiany przeprowadza się tylko z konieczności i w ostateczności. Autobusy i tramwaje nie mogły sobie pozwolić na luksus opuszczenia Warszawy i ucieczki na prowincję – odwrotnie, musiały być widoczne i łatwo dostępne na stołecznych ulicach.

Skalę wyzwania podnosiło jeszcze to, że EURO 2012 było w Polsce wydarzeniem jakiego jeszcze nie było. Wszystko tutaj było nowe: długość trwania imprezy, rodzaj „klienta", który się na niej pojawiał, współpraca ze służbami państwowymi i podmiotami międzynarodowymi. Ciężko było korzystać nawet z doświadczeń zebranych przy pielgrzymkach papieskich Jana Pawła II i Benedykta XVI. Tamte uroczystości trwały dużo krócej, a przede wszystkim, jak wspomina Artur Zając, który koordynował w Zarządzie Transportu Miejskiego prace zespołu organizującego przewozy, uczestnicy wydarzeń religijnych byli zdyscyplinowani i słuchali poleceń. Rozbawieni kibice, często nie znający języka polskiego, mogli zachowywać się zgoła inaczej.



fot. ZTM
Oznakowanie przystanku obsługiwanego przez linię 507 dowożącą do strefy kibica



fot. ZTM
Drogowskazy funkcjonujące podczas mistrzostw

Długie przygotowania

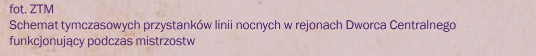
Prace nad przygotowaniem komunikacji miejskiej na Euro 2012 ruszyły bardzo szybko. Kartkę z napisem „Poland & Ukraine" Michel Platini wyciągnął wiosną 2007 roku, a już kilka miesięcy później Zarząd Transportu Miejskiego, Zarząd Dróg Miejskich, miejski inżynier ruchu i spółki kolejowe, tworzące tzw. grupę ds. transportu, rozpoczęły prace nad opracowaniem układu komunikacyjnego dla Warszawy na czas EURO 2012.

Przedstawiciele ZTM kontaktowali się z kolegami z innych, polskich miast, gdzie stadiony powstały wcześniej i rozgrywano już mecze, będące jednocześnie próbami przed turniejem. Pracownicy ZTM po meczach poznawali praktykę, korzystając z autobusów i tramwajów i jednocześnie teorię, czyli to jak wrocławianie i poznaniacy wyliczali potrzeby taborowe, jak duże rezerwy sobie zostawiali.

- Byliśmy w Turynie w styczniu, lutym i marcu 2012 na stażach z Programu Leonardo. Mieliśmy sprawdzić, jak z takimi zadaniami radzili sobie Włosi, którzy mieli w swoim mieście Zimowe Igrzyska Olimpijskie i dwie duże drużyny piłkarskie. W przypadku igrzysk Włosi postawili na transport zamknięty, a nie ogólnodostępną komunikację publiczną. Tam jednak musieli pokonywać większe odległości, a nie tylko krążyć po mieście. Było to ciekawe doświadczenie – opowiada Artur Zając.

Urzędnicy z ratusza spinali i koordynowali działania jednostek miejskich oraz kontaktowali się z przedstawicielami UEFA. Ze Szwajcarii do Warszawy płynęły wskazówki i wytyczne, czego mogą potrzebować kibice i co należy im zapewnić. Przedstawiciele UEFA mieli swój punkt widzenia, na który trzeba było nałożyć „warszawskie okulary", wprowadzając ewentualne poprawki.

- Mieliśmy wytyczne UEFA np. dotyczące organizacji parkingów. Ich plan wyglądał bardzo bogato, a my


fot. ZTM
Schemat tymczasowych przystanków linii nocnych w rejonach Dworca Centralnego funkcjonujący podczas mistrzostw

te wymagania okroiliśmy, bo nie spodziewaliśmy się takiego ruchu na parkingach. Oni mieli doświadczenia z innych imprez i prognozowali przyjazd dużej liczby aut. Okazało się, że to my mieliśmy rację. Frekwencja zależała od tego, jaki mecz się odbywał w Warszawie. Z tego wynikały bardzo duże różnice – wspomina Artur Zając.

Plan był prosty i logiczny – chodziło o to, by jak najwięcej kibiców zatrzymać na rogatkach miejskich lub nawet na terenie aglomeracji i skłonić do pozostawienia samochodu z dala od centrum miasta. Dlatego między parkingami a okolicami Stadionu Narodowego co 15 minut kursowały autobusy, oznaczone „SH" („Shuttle Bus"). Każdy, kto chciał przybyć do stolicy wcześniej, pozwiedzać, pośpiewać, coś zjeść i generalnie poczuć atmosferę piłkarskiego święta, a nie tylko obejrzeć mecz, mógł zaparkować auto kilkanaście kilometrów od centrum, a potem wsiąść w autobus. W taki sam sposób można też było wrócić na parking po meczu, nawet późną nocą lub nad ranem, jeśli świętowanie wyniku (lub rozmasowywanie duszy po porażce) się przedłużyły.

Autobusy linii SH kursowały od godziny 10.00 w dniu meczu do godziny 10.00 następnego dnia z częstotliwością zgodną z zapotrzebowaniem kibiców (nie było sensu „wozić powietrza"). W czasie mistrzostw uruchomiliśmy cztery takie połączenia, startujące z pętli: KUPIECKA (SH5), CM. PÓŁNOCNY (SH6), BRONISZE (SH7) oraz TOR SŁUŻEWIEC (SH9). Do tej rodziny linii można też zaliczyć linię SHL, która kursowała „Metro Wilanowska – Lotnisko".

Linie SH miały jeszcze jedną, poważną zaletę – miały ograniczoną liczbę przystanków, autobusy zatrzymywały się tylko w wybranych, strategicznych punktach (np. hotele, inne parkingi), więc jeździły szybko.

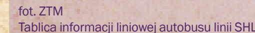
Podobny charakter miały linie „P", które miały się od razu kojarzyć kibicom z parkingami „Parkuj i Jedź". Podobnie jak „SH" kursowały w dni meczowe, ale startowały później i kończyły szybciej. Przygotowano je z myślą o tych kibicach, którzy pojawiali się w Warszawie „zadaniowo" według schematu: dotrzeć na mecz, pomachać szalikiem pod stadionem, dostać się na trybuny, a potem odjechać jak najszybciej w stronę domu. W dniu meczu otwarcia, czyli 8 czerwca autobusy wyjechały na trasy ok. godz. 14.00 i kursowały do rozpoczęcia meczu, czyli do godz. 18.00.

Potem miały przerwę i ruszały ponownie po ostatnim gwizdku, czyli około godz. 19.45. W pozostałe dni meczowe, kiedy spotkania zaczynały się w sesji wieczornej (12, 16, 21 i 28 czerwca) autobusy zaczynały jeździć później – od około godz. 16.00, a następnie od godz. 22.30. Linii było 11, bo tyle parkingów przygotowano na potrzeby kibiców.

Tramwajem, pociągiem?

Jeśli kibice znajdowali się w zasięgu kursowania komunikacji miejskiej, to mogli myśleć o dostaniu się na stadion. – Nie było jeszcze centralnego odcinka II linii metra, więc chcieliśmy podwozić kibiców tramwajami, ale przy niektórych meczach most Poniatowskiego był zamykany tak wcześnie, że dodatkowe tramwaje od razu zjeżdżały do zajezdni. Nie dało się ich niczym zastąpić, bo wszystkie inne środki transportu, z wyjątkiem kolei, były odcięte od Stadionu Narodowego. Pociągi sobie na szczęście radziły i nie było wielkich problemów. Kolej była gotowa na awaryjne przypadki, np. zepsucie się pociągu w tunelu. Współpraca z kolejarzami była bardzo dobra – mówi Artur Zając.

Dowóz na stadion opierał się na kolei. W czasie EURO 2012 została uruchomiona linia z lotniska na stadion i specjalne pociągi, które odwoziły pasażerów pomiędzy standardowymi kursami, zapisanymi w rozkładzie. Takie pociągi jechały bezpośrednio na lotnisko albo po prostu do Warszawy Zachodniej, zatrzymując się na poszczególnych stacjach. Te rozkładowe pociągi, to m.in. linia Szybkiej Kolei Miejskiej S2, kursująca na odcinku Warszawa Zachodnia – Sulejówek Miłosna,


fot. ZTM
Tablica informacji liniowej autobusu linii SHL

wydłużona przed turniejem do przystanku Lotnisko Chopina lub nowa linia SKM S3 (uruchomiona przed EURO 2012), która zapewniała połączenia na trasie Lotnisko Chopina – Legionowo przez stację Warszawa Centralna.

Spacerkiem na imprezę

Popularność pociągów z jednej strony ułatwiała „wyprowadzenie" tysięcy kibiców spod stadionu, a z drugiej stwarzała też zagrożenia, których nie udało się przewidzieć, zanim nie sprawdzono wszystkiego „w boju". O ile przed meczem ruch w stronę stadionu rozkładał się na kilka godzin, choć oczywiście gęstniał im bliżej było pierwszego gwizdka, o tyle zaraz po meczu potrzeba dużo taboru i to w dodatku w tym samym czasie, a to rodziło największe problemy. Publiczność wychodziła ze stadionu i chciała stamtąd odjechać jak najszybciej w stronę domu czy hotelu. Po meczu otwarcia setki rozemocjonowanych ludzi wchodziły jednocześnie na peron i były obawy, żeby ktoś nie spadł na tory. Na szczęście nic takiego się nie stało, ale od drugiego meczu dostęp do peronów był ograniczany. Straż Ochrony Kolei wpuszczała na peron określoną liczbę pasażerów. Następni mogli wejść dopiero, gdy tamci odjechali. Co ważne, pociągi jeździły do ostatniego pasażera, a zawsze były też składy, czekające w rezerwie, które mogły zostać wypuszczone, choćby tylko do Warszawy Zachodniej. Takie rozwiązania podpowiadało naturalnie położenie stadionu, który znajduje się de facto w centrum miasta, choć w prawobrzeżnej części Warszawy.

W pobliżu Stadionu Narodowego są dwa mosty. Z punktu widzenia ZTM najlepiej, gdyby kibice wybierali spacer przez most Świętokrzyski, ale chyba z powodu przyzwyczajenia, szli jednak „Poniatoszczakiem". Nikt tego nie próbował nawet zmieniać, po prostu trzeba było dostosować do sytuacji kursowanie komunikacji miejskiej (m.in. zatrzymać tramwaje), a po przemarszu – sprawdzić torowisko. Zanim ruszyły pojazdy, mostem przejeżdżali pracownicy Nadzoru



fot. ZTM
Kibice w Alejach Jerozolimskich i na Moście Poniatowskiego



fot. ZTM
Kibice czekający na pociąg na stacji Warszawa Stadion

Ruchu sprawdzając, czy na torach nie leży coś niebezpiecznego. Pierwszy tramwaj przejeżdżał bardzo powoli, żeby zepchnąć z torowiska niebezpieczne śmieci, których wcześniej nie udało się zauważyć.

Strefa kibica, czyli nie mniejsze wyzwanie

Euro 2012 w Warszawie nie kończyło się wcale na stadionie, a co za tym idzie, nie kończyły się też zadania komunikacji miejskiej. Wiele tysięcy osób przewinęło się w tym czasie przez strefę kibica, a obsługa komunikacyjna tego miejsca wyglądała zupełnie inaczej niż Stadionu Narodowego.

Działo się tak z prostej przyczyny. Na trybuny wchodzili posiadacze biletów, więc z góry było wiadomo, ile osób wybiera się na Saską Kępę i skąd będą przybywali. Wielu z nich było spoza Warszawy, a wielu przyjeżdżało nawet z zagranicy (nie bez przyczyny w pociągach witały ich komunikaty po angielsku, rosyjsku czy grecku). Ponieważ dystrybucja biletów na mecze odbywała się według nakreślonych przez organizatorów zasad i mieszkańcy miasta-gospodarza nie mogli liczyć na żadne preferencje, to to z myślą o nich stworzono właśnie strefę kibica. Dlatego odwiedzało ją wielu warszawiaków, którzy chcieli poczuć klimat turnieju. Mógł tam wejść każdy, zainteresowany wspólnym oglądaniem meczu i wypiciem kufla piwa (a nawet kilku kufli). To wszystko sprawiało, że znacznie więcej rzeczy mogło zaskoczyć pracowników ZTM.

Sama strefa mieściła się w ścisłym centrum stolicy, pod Pałacem Kultury i Nauki. Jak został zaplanowany transport? Trzeba było zaprojektować zupełnie nowy układ komunikacyjny. Do obsługi strefy powstały linie rozwozowe „F", kursujące do późnych godzin nocnych (na co dzień do godz. 1.30, a w dni meczowe nawet do 2.00). Autobusy odjeżdżały z ulicy Marszałkowskiej (czekały na pasażerów mniej więcej na wysokości ulic Wilczej i Hożej). Największym wyzwaniem był mecz Polska – Rosja, który na Placu Defilad oglądało 100 tysięcy ludzi. Od wyniku meczu zależało, jakie będą

ich zachowania komunikacyjne. Jeśli biało-czerwoni wygraliby spotkanie, to istniała duża szansa, że tłum rozleje się po centrum, żeby wspólnie świętować. Niestety, nasi piłkarze tylko zremisowali 1:1 i kibice od razu ruszyli do domów. Okazało się, że komunikacja zadziałała bardzo sprawnie i w ciągu 15-20 minut cały tłum rozjechał się po mieście. W rozwożeniu fanów piłki nożnej pomagało też metro (działała wtedy jedna linia).

Umieszczenie strefy kibica w środku miasta i aglomeracji z jednej strony ułatwiało dotarcie do niej (wszystkie drogi prowadzą do Centrum), a z drugiej powodowało utrudnienia na najważniejszych ulicach. Ulicą Marszałkowską w dniach meczów nie kursowały tramwaje. Z kolei Alejami Jerozolimskimi jeździły, jeśli most nie był akurat zamknięty (Policja wyłączała ruch na kilka godzin przed meczem i po jego zakończeniu). – Więcej tramwajów skierowaliśmy Al. Jana Pawła II, czyli na arterię równoległą do Marszałkowskiej. Tam można było dojść piechotą. Stacja Centrum była zamknięta, bo baliśmy się, że ogromna liczba ludzi zacznie „szturmować" peron – opisuje Artur Zając.

Do domu tylko na prysznic

Piłkarska Polska emocjonowała się wtedy mistrzostwami Europy, ale normalne życie musiało toczyć się dalej. W 2012 ZTM przeprowadził się na ulicę Żelazną i w nowej centrali ruchu non stop wszyscy patrzyli w monitory, tym bardziej, że normalne linie też miały utrudniony ruch, a „zwykłym pasażerom" trzeba było dać jak najmniej odczuć zmiany. Służb nadzoru ruchu w mieście było bardzo dużo i mieliśmy przygotowane przeróżne scenariusze działań. Dyżurny dostawał informację, że fragment Warszawy jest zamknięty i automatycznie stosował wariant przygotowany właśnie na taką sytuację, np. podawał informację, że autobusy kursują według wariantu siódmego. Kierowcy w pojazdach przewracali notatki na odpowiednią stronę i znajdowali tam tam opis trasy, a posterunki nadzoru ruchu rozpoczynały kierowanie pojazdów. Dziesięć lat temu łączność nie była jeszcze tak rozwinięta jak obecnie, ale ZTM dawał radę.

Nie spała Warszawa, nie spali kibice, restauratorzy, kierowcy, motorniczowie, więc i pracownicy ZTM, odpowiedzialni za rozkłady i organizację komunikacji pili głównie kawę i podtrzymywali powieki zapałkami. – Bywało tak, że wychodziło się do domu tylko po to, żeby wziąć prysznic i od razu wracało się do biura. Zasoby ludzkie były ograniczone, więc cały ZTM ciężko pracował: osoby odpowiedzialne za rozkłady jazdy, przygotowanie tras, informację pasażerską. Ja koordynowałem jeden z zespołów, ale sam bym tego nie ogarnął – wspomina Artur Zając.

Warszawska komunikacja miejska w tamtym wyjątkowym okresie zdała egzamin, a kibice z innych rejonów Polski oraz goście zagraniczni wyjeżdżali ze stolicy z dobrymi wspomnieniami. Rozwiązania wypracowane wtedy, z pewnymi modyfikacjami, są stosowane przy organizacji wielkich imprez do dziś. ▪



fot. ZTM
Tramwaj dowozowej linii specjalnej 77



fot. ZTM
Strefa Kibica pod Pałacem Kultury i Nauki

ZAKRĘCENI POSZUKIWANI

NOWOCZEŚNI, DOŚWIADCZENI, ZDECYDOWANI

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej



Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---





Urząd Pracy
m.st. Warszawy
















zakochaj się
w Warszawie